

Altre semplici spiegazioni sulla questione dei tagli e dei costi



Un rapporto di Legambiente ha calcolato che in Piemonte sono state soppresse 14 linee ferroviarie locali dal 2010 ad oggi, mentre il costo dei biglietti è aumentato del 47,3%.

Come se non bastasse l'avvento delle “Freccie” ha eliminato anche alcune di quelle lunghe tratte a basso costo, come la Torino-Lecce, che attraversavano l'Italia, per privilegiare l'alta velocità tra le grandi città, alla metà del tempo e il doppio del prezzo.

La rete ferroviaria non serve più ad accompagnare l'operaio dalla propria casa al luogo del lavoro, dalla città in cui è immigrato al paese natale, la sua funzione non è più quella di legare il territorio in maniera omogenea, a ritmo del suono dell'industria; ora le fabbriche delle città sono cumuli di macerie o cantieri dove vengono gettate le fondamenta di nuove scuole di design e centri direzionali di grandi aziende.

Su questo mucchio di cocci l'economia globalizzata prende il sopravvento, le città diventano nodi cruciali che per rimanere a galla devono creare le condizioni per essere competitive: attrarre capitali abbassando i costi per gli investimenti, realizzando beni spaziali non sostituibili (es. una linea ferroviaria); "Venghino Signori... Venghino!!" gridano dalla stanza rossa del Comune di Torino annunciando il Piano Regolatore Generale del 1995, nell'offrire tutto il suolo lasciato libero dalla vecchia industria e dall'interramento del fascio di binari che attraversa la città.

Iniziano a insediarsi centri direzionali di compagnie bancarie e di multinazionali, nuove aziende che si occupano di elettronica, tecnologie dell'informazione e della comunicazione, servizi alle imprese, ecc. Il profilo urbano segue la linea dei grandi grattacieli, muta nello spazio occupato da vasti distretti tecnologici. "Il Piemonte si conferma una delle prime regioni italiane in termini di attrazione di investimenti diretti esteri (IDE), restando una delle principali destinazioni scelte dalle multinazionali."*

Il proliferare di progetti di nuove linee ad Alta velocità e capacità risponde, quindi, alla necessità di collegare città economicamente forti e competitive tra loro, varcando i confini nazionali, come Torino con Lione.

ORO FERMA PER 2 ORE

Mercoledì 26 ottobre 2007 sulla pista dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio sarà effettuata una prova di emergenza allo scopo di verificare tempi e modalità di intervento in caso di pericolo di soccorso in caso di incidente aereo. La prova partirà alle 14.00 e durerà 120 minuti circa.

DOPO ANNI DI ATTESE E PROBLEMI TECNICO-GIURIDICI

Brebemi e Pedemontana

Ci siamo? Forse sì. Brebemi e Pedemontana sono due opere irrinunciabili per il miglioramento della viabilità lombarda. E dei passaggi idraulici, dopo tante polemiche e doze fredde, adesso ci sono stati.

Per fare chiarezza attorno alle date e alle scadenze, dobbiamo aprire le pagine della relazione

Cittaneo. Il nostro obiettivo è avviare i lavori per Pedemontana entro il 10 marzo 2010 e quelli per Brebemi entro il 14 giugno 2009. Il Cipe ha finalmente approvato lo schema di convenzione unico, quindi la registrazione delle delibere da parte della Corte dei Conti ci permette di dare avvio alla progettazione definitiva del-

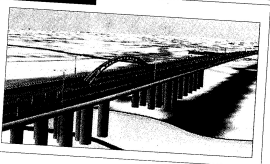


in dirittura d'arrivo

due opere. Ciò ci consentirà di sfilare i fondi messi a disposizione della finanziaria 2007 (1,04 miliardi di euro).

Restano sul tappeto ancora le situazioni da chiarire. La prima riguarda l'acquisto di 175 mila metri cubi di ghiaia per i secondi lotti delle Tangenziali di Varese e di Como, per un importo di 415 milioni.

comentato con la linea dei treni veloci (per il resto ricordiamo che Brebemi a costo zero per lo Stato, essendo un progetto cipe), mentre la Pedemontana abbisogna di una "postilla" in finanziaria utile a finanziare i secondi lotti delle Tangenziali di Varese e di Como, per un importo di 415 milioni.



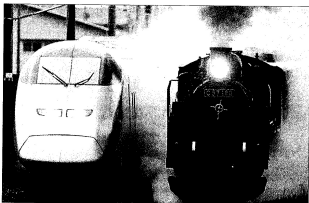
MOBILITÀ Nella Finanziaria 2008 dovrebbero essere inseriti i due

I treni veloci «una priorità

MILANO

La realizzazione delle tratte mancanti alla Tav, il sistema dei treni veloci, ancora. Alla capitale ferroviaria, è necessario per lo sviluppo di un sistema logistico integrato che punti all'ottimizzazione dei servizi e colleghi l'Italia alle regioni più industrializzate del Nord Europa e a quelle emergenti dell'Est.

La tratta Milano-Torino è quindi vitale se si vuole completare il disegno Est-Ovest del sistema treni veloci, altrimenti corretto solo nella direttrice Nord-Sud. Il 7 lotto della tratta Treviglio-Brescia ovest dovrebbe essere inserito in Finanziaria con un budget di 2 miliardi di euro. Ma accanto allo sviluppo delle linee dei treni veloci si apre anche un problema di accessibilità internazionale, fatto che implica il completamento del sistema del Contorno che contiene il quadruplicamento della linea Bergamo-Bergamo e della Arciate-Sialote. Per completare tutto questo servizio servirebbero più di 4,2 miliardi di euro.



Viste come sono messe le finanze pubbliche dobbiamo parlare di un piano desiderato piuttosto che di una realtà immediatamente realizzabile. Eppure l'Italia, la Lombardia in particolare, deve darci una mossa se non vuole

perdere il treno... appunto. Eppure, alcune indiscrezioni danno per scontato che la Treviglio-Brescia Ovest possa essere rinviata a dopo il 2012, lasciando così troncato il corridoio Est-Ovest per tanti altri anni ancora.

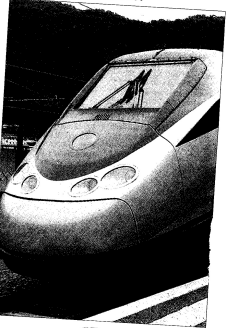
miliardi di euro per attivare la fase operativa della tratta Treviglio-Brescia Ovest

«irrinunciabile»

Per completare il quadro del raccordo verso il Nord Europa con la tratta Est-Ovest servirebbero più di 4,5 miliardi di euro (ma non ci sono)

rendendo anche un problema di aspettative disattese: quante volte abbiamo immaginato il polo logistico trevigliano a Montichiari, forte di buoni collegamenti viali, di un aeroporto e di un stazione dei treni veloci. Ovest può essere rinviata a dopo il 2012, lasciando così troncato il corridoio Est-Ovest per tanti altri anni ancora.

regionale la Lombardia investe oggi approssimativamente ai 252,5 mila di euro di trasferimenti annuali (tra i sostenuti dalla Ferrovie Nord). Ma l'omissione alla rete rotaria vorrebbe un potenziamento dei servizi che passi anche attraverso l'acquisto di treni nuovi. Il progetto 2009 prevede quindi una spesa di 100 milioni di euro a partire dal 2009, quando si spende per il rinnovo della flotta esistente. Il progetto c'è ma nel nostro sistema non restano ancora troppe incognite: rischia di rimanere anzitutto la tratta Brescia-Milano non si sa mai come dovrebbe essere solo tra i treni nazionali e i treni veloci, ma i secondi non ci sono, almeno accennatamente. Il ministro, diversamente, al momento non si avvia a fare lo stesso. Il problema invece è più stressato e ben diritto.



c.v.

Se la città diventa l'unità base dell'economia le strategie statali sposteranno la gestione amministrativa e fiscale nelle aree metropolitane, spetterà a quest'ultimi la gestione del territorio e degli individui che lo popolano, toccherà loro far quadrare il bilancio dei conti e preoccuparsi del welfare. Direttamente conseguente è lo smantellamento dei servizi pubblici a livello nazionale, quindi una nuova gestione locale di essi.

L'amministrazione locale non regola il settore privato, anzi senza di esso non riuscirebbe a salvaguardare la propria esistenza; il comune cede pezzi di città, terreni del demanio, edifici pubblici in disuso, fabbriche obsolete, i privati s'impegnano ad offrire in parte un servizio alla cittadinanza motivati dalla messa a profitto. Così una palazzina inutilizzata viene lasciata in comodato d'uso ad un'ente della Compagnia San Paolo; dopo una ristrutturazione coi fiocchi, gli edifici ai piani inferiori vengono adibiti ad attività commerciali mentre gli alloggi compongono un progetto di Social Housing.

Nella stessa città dove l'emergenza sfratti è alle stelle, dove l'offerta di case popolari è bassissima, l'ente privato si sostituisce nell'offrire un servizio, stringendo il margine di selezione delle persone inserite nelle fasce deboli che possono abitare in maniera regolare. Si accentua così la guerra tra chi si contende le briciole, viene sottolineata l'esclusione di chi non ha nemmeno i requisiti per partecipare ai bandi, mentre chi viene scelto è disciplinato al buon vivere e alla produttività .

Potremmo anche azzardare che una presenza capillare di centri ospedalieri non sia più competitiva, che la gente delle Valli possa accontentarsi di un viaggio fino in città verso la nuova cittadella della salute. Che la Val di Susa sia solo interessante per gli investimenti come tratta, come sbocco verso la Francia, oppure, l'alta Valle, come località turistica.

Di sicuro possiamo sapere che la costruzione della linea ad alta velocità è complementare allo smantellamento dello stato sociale, che le risorse pubbliche sono in mano ad alcuni e vengono indirizzate verso progetti e territori funzionali al profitto. Qualcuno si salva lavorando per loro, mentre tanti altri vengono ancora una volta esclusi e messi alle strette: dall'esproprio coatto della casa, dal danneggiamento della

terra in cui vivono, dallo sfruttamento assiduo, dalla paura della polizia, dalla mancanza di ogni sostegno.

Richiedere un buon governo ed una buona gestione delle risorse pubbliche è come chiedere al gatto di non rincorrere il topo. Appropriarsi noi di questa gestione sarebbe solo un gioco di maschere, togliere il pelo al gatto per illudere il topo di non avere più nemici.

La soluzione immediata per non essere schiacciati dagli ingranaggi dei meccanismi economici e dalle sue conseguenze è organizzarsi assieme, mettersi in mezzo e riuscire anche a soddisfare le proprie esigenze. Ci guardiamo attorno: se riconosciamo le stesse strategie economiche e di governo in luoghi e ambiti differenti, siamo anche in grado di vedere dei complici, tra i facchini dei mercati generali, tra chi non si piega al ricatto del permesso di soggiorno, tra chi resiste allo sfratto, tra chi occupa le case, ecc... Il punto allora non è unire gli sforzi per influenzare queste strategie, ma combatterle e imparare a farne a meno assieme.

Da qui in poi è tutto da scoprire.

